

Anticiper les nuisances sonores en amont du projet

Description de l'action :

En amont d'un projet, le diagnostic permet de faire un état des lieux des nuisances sonores déjà existantes qui peuvent impacter la zone du projet. Les résultats orienteront la programmation et la conception du projet pour déterminer la qualité acoustique finale.

Les étapes :

Se référer aux données et documents disponibles à l'échelle de la métropole :

Dans un 1^{er} temps, des données existantes peuvent être recueillies. Celles-ci permettront de cerner les enjeux à l'échelle de l'opération d'aménagement. Plusieurs supports seront utiles :

- les cartes stratégiques du bruit (CSB réalisées en 2018 sur la Métropole) qui dressent un diagnostic acoustique indicatif des dépassements de seuil des bruits provenant des infrastructures routières et ferroviaires, et installations classées pour la protection de l'environnement ;
- le classement sonore des voies (délimitation des secteurs affectés par le bruit des transports terrestres mis à jour par le département du Loiret).

Les données réglementaires sur l'état sonore pré-existant (classement sonore des voies et cartes stratégiques du bruit) sont gérées par la DDT(M) qui met en ligne les informations actualisées sur le site internet de la préfecture et par Orléans Métropole sur son site au sujet de son territoire.

Mobiliser des ingénieries et réaliser des études en amont de l'opération :

Il est indispensable de réaliser une « étude d'impact acoustique » comprenant :

- un état de référence (réalisation de mesures sur site pour quantifier la puissance des différentes sources présentes puis généralisation d'un état de référence par modélisation informatique à l'ensemble de l'aire de l'étude,
- un état projet (comparaison de variantes de plan-masses, plans d'organisations)
- des éventuelles mesures d'évitement, réduction, accompagnement retenues

Même si les Cartes Stratégiques du Bruit sont réalisées sur la Métropole, il semble nécessaire d'effectuer cette étude sur le périmètre du projet afin d'en avoir une vision plus précise et à l'instant T (les cartes stratégiques du bruit sont révisées tous les 5 ans et des évolutions notables peuvent apparaître dans ce laps de temps).

Plusieurs formes d'accompagnement sont alors possibles : le domaine de l'acoustique étant parfois difficile à appréhender pour un non spécialiste, la maîtrise d'ouvrage peut s'entourer d'un conseil extérieur (bureaux d'études spécialisés en acoustique environnementale) qui peut prendre la forme d'une assistance à maître d'ouvrage.

Il faut aussi prendre en compte la perception des habitants et/ou usagers du bruit : une enquête de participation peut permettre d'accéder à ces perceptions.

Les études de conception doivent conduire à un cahier de recommandations techniques permettant de garantir la bonne intégration acoustique du projet. Une fois les recommandations acoustiques posées et validées, les bureaux d'études spécialisés en acoustique pourront poursuivre leur mission par un suivi transversal en relation avec les différents concepteurs de lots afin de garantir la bonne prise en compte des recommandations.

Points de vigilance :

La réglementation sur le bruit des infrastructures (routières et ferroviaires) se base sur des niveaux de bruit moyennés sur une période de temps (jour, soir, nuit).

La perception des habitants peut être fortement altérée par des événements sonores soudains (par exemple, le passage d'un train).

Une évaluation prévisionnelle de ces niveaux peut se révéler un complément utile à intégrer lors de la conception du projet.

Les acteurs :

Maître d'ouvrage, BET, AMO, habitants, usagers, commerçants alentour.